Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok XIX. Warszawa, 13 lipca 1937 r. Nr 21.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

163.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 czerwca 1937 r. w sprawie ułatwień dla automobilistów przybywających do Polski ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i Dominium Brytyjskiego Kanady.

Dla ułatwienia podróży własnymi samochodami na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej turystom ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i Dominium Brytyjskiego Kanady, którzy nie mogą korzystać z ułatwień Konwencji międzynarodowej z 1926 r., dotyczącej ruchu samochodowego, wskutek nieratyfikowania przez ich kraje tej Konwencji, zarządzam w porozumieniu z Ministerstwami Spraw Zagranicznych, Skarbu, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych co następuje:

1) Samochody osobowe wszelkich typów i motocykle, zarejestrowane w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i Dominium Brytyjskim Kanady oraz zaopatrzone w tablice rejestracyjne, wydane w tych krajach, są dopuszczone do czasowego ruchu na drogach publicznych w Polsce, jeżeli są używane przez turystów przybywających z tymi pojazdami drogą morską przez porty w Gdyni i Gdański na czasowy pobyt w Polsce.

2) Dopuszczenie do ruchu w Polsce samochodów i motocykli ze znakami rejestracyjnymi Stanów Zjednoczonych A. P. i Dominium Brytyjskiego Kanady do użytku turystów, przybywających na czasowy pobyt przez porty w Gdyni i Gdańsku, jest jednak uzależnione:

a) od posiadania przez turystę polskiego tłumaczenia dokumentów samochodowych wydanych w Stanach Zjednoczonych lub w Kanadzie, uwierzytelnionego przez jeden z konsulatów Rzeczypospolitej Polskiej w tych krajach i opatrzonego następującym zaświadczeniem:

Samochód (motocykl) należący do p. ....

....

(nazwisko właściciela)

zamieszkały w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej (w Dominium Brytyjskim Kanady) i zarejestrowany pod Nr .... jest dopuszczony do ruchu na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym p. ....

....

(nazwisko właściciela lub kierowcy)

posiada prawo kierowania wymienionym samochodem (motocyklem) na tych drogach.

Dopuszczenie do ruchu samochodu (motocykla) oraz prawo kierowania nim zachowują ważność w ciągu roku od daty wystawienia niniejszego.

.... dn. .... 19.......... r

(Pieczęć konsulatu) Konsul P. P. w ....

....

podpis

b) od zaopatrzenia samochodu (motocykla) w znak wyróżniający, przymocowany obok znaku rejestracyjnego i oświetlany z nastaniem zmroku; na samochodach (motocyklach) ze Stanów Zjednoczonych A. P. znak ten powinien mieć kształt owalnej tabliczki z czarnymi na białym tle literami „U.S." wysokości przynajmniej 10 cm, na samochodach zaś (motocyklach) z Kanady — kształt owalnej tabliczki z czarnym napisem na białym tle „KANADA" literami mającymi co najmniej 4 cm wysokości i 2 cm szerokości. (Tabliczki takie każdy automobilista będzie mógł nabyć we właściwym Automobilklubie Amerykańskim lub Kanadyjskim, z którymi Automobilklub Polski w tej sprawie się porozumie).

3) Posiadanie uwierzytelnionych tłumaczeń dokumentów samochodowych, wymienione w punkcie 2a), nie wyklucza obowiązku posiadania dokumentów zwalniających samochody (motocykle) od zabezpieczenia celnego, przewidzianych w rozporządzeniu Ministra Skarbu z dnia 18.VII. 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych (Dz. U. R. P. Nr 60, poz. 387), które powinien uzyskać turysta, pragnący skorzystać ze zwolnienia samochodu (motocykla) od zabezpieczenia celnego.

4) Gdyby turysta ze Stanów Zjednoczonych lub Kanady przybył ze swym samochodem lub motocyklem do Gdyni lub Gdańska nie posiadając uwierzytelnionego tłumaczenia dokumentów samochodowych, opatrzonego zaświadczeniem według punktu 2a), to Komisariat Rządu m. Gdyni lub Komisariat Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku może uwierzytelnić tłumaczenie tych dokumentów oraz opatrzyć je zaświadczeniem według punktu 2a), nie wymagając składania podań na piśmie. Rzeczone poświadczenie Ministerstwo Skarbu zwolniło od opłat stemplowych pismem z dnia 23.IV 1937 r. L. D. IV/9822/3/37 na mocy art. 1 ust. (2) pkt a) ustawy z dnia 15.III. 1934 r., w sprawie ulg w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego (Dz. U. R. P. Nr 29, poz. 239). Poświadczając tłumaczenie, Komisariat Rządu m. Gdyni lub Komisariat Generalny R. P. w Gdańsku wyda turyście bezpłatnie tabliczki ze znakami wyróżniającymi, których dostarczy na koszt P. F. D. Urząd Wojewódzki w Toruniu.

5) Od używanych na drogach publicznych w Polsce samochodów i motocykli turystów ze Stanów Zjednoczonych i Kanady, przybywających przez porty w Gdyni i Gdańsku, pobiera się opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy w ten sam sposób, jak i od innych samochodów zagranicznych, wprowadzonych na czasowy pobyt do obszaru Rzeczypospolitej Polskiej (§ 7 i 8 rozporządzenia z dnia 12.V. 1933 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 397) oraz instrukcja, przesłana Urzędom Wojewódzkim dnia 17.VIII. 1933 r. pod Nr DR-15/24).

Przy wprowadzeniu samochodów (motocykli) do polskiego obszaru przez port w Gdyni, karty kontroli opłat za czasowy pobyt na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego wydaje i opłaty wjazdowe pobiera Urząd Celny w Gdyni, jednocześnie z załatwieniem formalności celnych przewidzianych w rozporządzeniu Ministra Skarbu z dnia 18.VII. 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych (Dz. U. R. P. Nr 60, poz. 387). Przy wprowadzeniu samochodu (motocykla) do polskiego obszaru celnego przez port w Gdańsku wspomniane karty kontroli opłat wydają oraz opłaty wjazdowe pobierają organa kontroli skarbowej na granicy polsko-gdańskiej.

6) Turystom ze Stanów Zjednoczonych i Kanady wyjeżdżającym ze swymi samochodami (motocyklami) z Polski przez porty w Gdyni lub Gdańsku nie odbiera się uwierzytelnionych tłumaczeń dokumentów samochodowych, a pobiera się od nich jedynie w Urzędzie Celnym w Gdyni lub na granicy polsko - gdańskiej nieopłacone przy wjeździe opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego za czasowy pobyt.

7) Turyści ze Stanów Zjednoczonych i Kanady, zamierzający wyjechać z Polski wraz ze swymi samochodami (motocyklami) przez granicę lądową, powinni opatrzyć samochody (motocykle) polskimi tablicami rejestracyjnymi z numerami próbnymi oraz uzyskać międzynarodowe świadectwa samochodowe i międzyna-

rodowe pozwolenia na prowadzenie samochodu. Tablice z numerami próbnymi i dokumenty samochodowe międzynarodowe wydaje turystom Automobilklub Polski w Warszawie (Al. Szucha 10), jego przedstawicielstwo, albo też automobilkluby stowarzyszone, upoważnione do tego przez Automobilklub Polski, odbierając uwierzytelnione przez konsulaty tłumaczenia amerykańskich dokumentów samochodowych. Automobilklub Polski pobiera przy tym opłaty za międzynarodowe dokumenty samochodowe na ogólnych zasadach, tak jak od obywateli polskich (14 zł za obydwa dokumenty), oraz opłaty za tablice z numerami próbnymi w wysokości 10 zł za komplet 2 tablic. Na wydanych turyście ze Stanów Zjednoczonych lub Kanady dokumentach międzynarodowych Automobilklub Polski powinien umieścić u góry okładki nadruk „Zażądać przy wyjeździe karty kontroli opłat na P. F. D." celem zwrócenia uwagi Urzędu Celnego wyjściowego na konieczność wymierzenia opłat za czasowy pobyt, nie pobranych przy wjeździe.

8) Tablice rejestracyjne z numerami próbnymi dla turystów ze Stanów Zjednoczonych i Kanady wydaje Automobilklubowi Polski Komisariat Rządu na m. st. Warszawę do wyliczenia się. Automobilklub Polski, po wydaniu tablic turyście, zawiadamia o tym Komisariat Rządu na m. st. Warszawę, podając imię i nazwisko właściciela samochodu (motocykla) oraz krótki opis samochodu (markę, rodzaj i kolor nadwozia), numer silnika i numer rejestracyjny Stanów Zjednoczonych lub Kanady oraz zwracając Komisariatowi pobraną opłatę na tablice w kwocie 10 zł.

9) Turyści ze Stanów Zjednoczonych i Kanady, używający w Polsce samochodów (motocykli) ze znakami rejestracyjnymi Stanów Zjednoczonych A. P. lub Kanady lub też polskimi tablicami z numerami próbnymi, powinni przestrzegać obowiązujących w Polsce przepisów ruchu, stosować się do zarządzeń organów czuwających nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych oraz okazywać na żądanie tych organów dokumenty samochodowe i karty kontroli opłat na rzecz Państtwowego Funduszu Drogowego.

10) Do samochodów (motocykli) ze Stanów Zjednoczonych A. P. i Kanady, wjeżdżających do Polski przez granicę lądową lub morską i zaopatrzonych w znaki rejestracyjne i dokumenty międzynarodowe, wydane w państwach, należących do Konwencji z 1926 r., dotyczącej ruchu samochodowego, stosują się ogólne postanowienia o ruchu międzynarodowym pojazdów mechanicznych, podane w §§ 85 — 87 rozporządzenia z dnia 15.I. 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 9, poz. 55).

11) Organa powołane do czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych nie tylko nie będą czyniły trudności, ale przeciwnie udzielały wszelkiej pomocy i opieki, tak jak wszystkim automobilistom zagranicznym, automobilistom ze Stanów Zjednoczonych A. P. i Kanady, używającym samochodów ze znakami rejestracyjnymi Stanów Zjednoczonych lub Kanady i posiadającym tłumaczenie dokumentów samochodowych, uwierzytelnione i opatrzone zaświadczeniem, o którym mowa w punkcie 2a), jak również turystom ze Stanów Zjednoczonych i Kanady używającym samochodów ze znakami próbnymi polskimi i posiadającym międzynarodowe dokumenty, wydane przez Automobilklub Polski.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie od dnia 15 lipca 1937 r.

Z dniem tym tracą moc obowiązującą okólniki

Nr XI — 1990 z dnia 18.V. 1929 r. w sprawie ułatwień dla amerykańskich automobilistów w Polsce.

Nr DR-138-3/1 z dnia 14.VI. 1935 r. w sprawie czasowego dopuszczenia do ruchu w Polsce samochodów turystów amerykańskich.

Nr DR-139/3 z dnia 17.VII. 1936 r. w sprawie ułatwień dla amerykańskich automobilistów w Polsce (Dz. U. M. K. Nr 44, poz. 221).

Zarządzenie niniejsze będzie ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

Nr DR-139/4.

164.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 10 maja 1937 r. Nr 123 o zabezpieczeniu przyczółków i filarów mostowych przed podmyciem.

W przedstawianych Ministerstwu projektach wzmocnienia lub przebudowy mostów na potokach, zwłaszcza górskich, stwierdzono wielokrotnie bardzo płytkie posadowienie istniejących od dawna, stałych filarów i przyczółków, co wskazywałoby na to, że: a) albo były one od razu zbyt płytko posadowione, b) albo rzeka od czasu wybudowania mostu zdołała znacznie pogłębić swe koryto.

W celu zapobieżenia zgubnym skutkom, mogącym stąd wyniknąć dla stałości mostu, polecam:

1) przy projektowaniu podpór mostowych zachowywać zasady prawidłowego posadowienia i dostosowywać je do profilu geologicznego dna i charakteru rzeki;

2) fundamenty podpór w istniejących stałych mostach poddać gruntownemu zbadaniu i, w razie potrzeby zabezpieczyć stosownym sposobem ich stałość oraz uniemożliwić dalsze ich podmywanie przez odpowiednie roboty ubezpieczające, wykonywując je w porozumieniu z właściwym zarządem wodnym;

3) przynajmniej raz na rok, w okresie popowodziowym, oglądać szczegółowo zagrożone mosty i, w razie zauważenia podmycia podpór, albo innych niepokojących objawów, jak naprz. pęknięcie muru, większe osiadanie lub nachylenie podpory itp.; nasuwających przypuszczenie podmycia, zarządzić niezwłocznie wykonanie odpowiednich robót ubezpieczających, opracować projekt wzmocnienia uszkodzonej podpory i zawiadomić właściwą władzę o konieczności wykonania naprawy.

Coroczne oględziny powinny być dokonywane osobiście przez kierownika zarządu drogowego, który zaleci dróżnikom i nadzorcom drogowym, aby periodycznie i obowiązkowo po każdym znaczniejszym wezbraniu wysokich wód, oglądali szczegółowo przyczółki i filary mostów, nasuwających obawy, i o każdym większym podmyciu, którego nie mają możności skutecznie usunąć donosili kierownikowi zarządu drogowego.

Jednocześnie traci moc obowiązującą okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr XIII-346 z dn. 4.VI. 1927 r. ogłoszony w zbiorze ust. i rozp. drog. prof. M. Nestorowicza tom III rozdz. V. str. 276.

Nr DB-17m/1/2.

165.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 10 maja 1937 r. Nr 124 w sprawie dokonywania inspekcji i odbioru robót i dostaw drogowych.

W celu kontroli i odbioru robót i dostaw wykonanych na drogach oraz dla stwierdzenia potrzeby wykonania robót i dostaw zamierzonych zarządzam co następuje:

I. Co do robót konserwacyjnych na drogach państwowych.

Wydziały Komunikacyjno - Budowlane Urzędów Wojewódzkich obowiązane są dokonać corocznie na wiosnę i na jesieni objazdu wszystkich dróg państwowych, zbadać ich stan oraz stan robót będących w toku, sprawdzić wykończone roboty i wykonane dostawy i dokonać ich odbioru.

Wszystkie roboty i dostawy podlegające sprawdzeniu i odbiorowi powinny być wciągnięte do oddzielnego na każdą drogę wykazu według załączonego wzoru 1.

Na wykazach tych sprawujący inspekcję stwierdzają rodzaj i ilość wykonanych robót i dostaw, i wpisują swoje uwagi co do technicznej prawidłowości ich wykonania oraz zgodności z zatwierdzonymi projektami i kosztorysami. Jednocześnie sprawujący inspekcję kontrolują i zaznaczają w uwagach wykazów, czy dozorcy drogowi i dróżnicy wykonywują należycie swoje obowiązki.

Podczas objazdów wiosennych przedstawiciele wydziałów komunik.-budowl. opiniują o potrzebie, zakresie i sposobie wykonania robót i dostaw projektowanych przez zarząd drogowy w następnym roku. Roboty i dostawy zamierzone powinny być zestawione według wzoru 4.

II. Co do robót inwestycyjnych na drgach państwowych.

Roboty, budowy i przebudowy dróg oraz mostów wykonane przez przedsiębiorcę jak również i we własnym zarządzie, powinny być przyjmowane przez specjalnie wyznaczoną komisję lub osobę upoważnioną przez władzę nadzorczą na podstawie opracowanego projektu wykonawczego zgodnie z przepisami „Ogólnych warunków budowy", przeto przedstawiciele wydziału komunik.-budowl. przy objazdach jesiennych sprawdzają tylko prawidłowość wykonywanych robót inwestycyjnych pod względem technicznym i uwagi swoje komunikują wydziałowi komunik.,budowlanemu po ukończeniu objazdu.

III. Co do robót wykonanych na drogach samorządowych.

Wszystkie roboty drogowe (naprawa, budowa lub przebudowa oddzielnych odcinków dróg i oddzielnych mostów), które zostały wykonane w bieżącym okresie budżetowym na drogach samorządowych, powinny być kontrolowane przez inspektorów podczas jesiennych objazdów co do celowości robót i prawidłowości ich wykonania pod względem technicznym, podobnie jak roboty wykonane na drogach państwowych.

W tym celu kierownicy zarządów dróg, przed rozpoczęciem objazdu jesiennego, powinni mieć przygotowane wykazy i opisy wykonanych robót według wzorów 1, 2 i 3 ze skreśleniem we wzorze 1 w kolumnie uwag wyrazu „przyjęcie", a wydziały komun.-budowl. powinny być zawiadomione przez powiatowe władze samorządowe przed dniem 1 października, jakie roboty samorządowe będą do skontrolowania, w jakich miejscach lub na jakich odcinkach dróg.

W razie niedostatecznego personelu inspekcyjnego wydziału komun.-budowlanego należy przeprowadzić sprawdzenie w myśl powyższego przynajmniej najważniejszych wykonanych robót w każdym powiecie, a przede wszystkim tych robót, na które zostały wydane zapomogi lub pożyczki z funduszów państwowych; w każdym razie należy sprawdzić roboty budowy nowych dróg z nawierzchnią twardą, wojewódzkich, powiatowych i ważniejszych gminnych.

IV. Zarządzenie ogólne.

Objazd wiosenny powinien być ukończony na dzień 1 maja (w województwach nowogrodzkim, poleskim, wileńskim i wołyńskim — na dzień 1 czerwca), jesienny zaś — na dzień 15 listopada.

Najpóźniej na tydzień przed rozpoczęciem objazdu wydziały komunikacyjno - budowlane zawiadamiają wydziały powiatowe i kierowników oddzielnych robót od jakiej daty i w jakiej kolejności będzie dokonany objazd inspekcyjny powiatów. Wykazy i opisy, o których mowa w poprzednich rozdziałach, sporządzać należy w dwóch egzemplarzach, z których oryginał zatrzymue kierownik zarządu drogowego (kierownik robót), wtórnik zaś — przedstawiciel wydziału komunikacyjno - budowlanego. Wskazane oryginały kierownicy zarządów drogowych i kierownicy robót dołączają do swych technicznych sprawozdań (wzory 1, 2 i 3), bądź do preliminarzy budżetowych (wzór 4), wtórniki zaś wykazów i opisów zachowują w swych aktach wydziały komunikacyjno - budowlane.

Objazdy wiosenny i jesienny nie zwalniają bynajmniej wydziałów komunikacyjno - budowlanych od dokonywania doraźnych inspekcji, czy to oddzielnych odcinków na drogach wszelkich kategorii, czy też oddzielnych robót na tych drogach, oraz od przyjmowania dostaw na drogach państwowych w ciągu całego roku, w miarę rzeczywistej potrzeby i swego uznania. W szczególności nie należy odkładać do jesiennych objazdów zaświadczenia opisów i wykazów tych robót, prowadzonych sposobem gospodarczym na drogach państwowych, które zostały całkowicie wykonane lub ukończone w porze letniej, zwłaszcza jeśli przy tym zachodzi potrzeba zwolnienia lub zmniejszenia personelu kierownictwa tych robót, albo użycie tegoż personelu do innych robót.

Należy też przyjąć jako zasadę, że jeżeli kosztorys albo umowa, na których podstawie wykonywają się pewne roboty na drogach państwowych, zawierają pozycje o dostawie materiałów, które przed najbliższym objazdem inspekcyjnym muszą być użyte do robót (np. kamień lub klinkier na bruki, kostka kamienna, kamień na tłuczeń, tłuczeń dla dróg bitych, żwir, piasek, cement, smoła, asfalt, żelazo, kamień i budulec drzewny do budowy mostów itp.), to użycie tych materiałów do robót powinno być zawsze poprzedzone protokólarnym stwierdzeniem ich ilości i należytej jakości.

Przy większych dostawach do robót na drogach państwowych (np. powyżej 250 m^3 materiałów kamiennych na kilometr drogi lub powyżej 1000 m^3 na danym odcinku drogi nie dłuższym niż 10 km) oraz przy większych dostawach materiałów do budowy mostów na drogach państwowych — stwierdzenie ilości i jakości materiałów odbywać się powinno przez komisję odbiorczą złożoną z przedstawicieli wydziału komunikacyjno - budowlanego Urzędu Wojewódzkiego oraz Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego lub jego zastępcy (względnie z Kierownika robót lub jego zastępcy). O terminie zwołania komisji Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego (Kierownik budowy) obowiązany jest zawiadomić wydział komunikacyjno - budowlany przynajmniej 10 dni przed tym. Nieobecność delegata wydziału komunikacyjno - budowlanego nie upoważnia Kierownika Zarządu Drogowego lub jego zastępcę (kierownika robót lub jego zastępcę) do spisania protokółu o odbiorze materiałów. W tych przypadkach powinien być wyznaczony nowy termin odbioru.

Wydział komunikacyjno - budowlany może upoważnić samorząd powiatowy do przyjmowania większych dostaw materiałów do robót na drogach państwowych przez komisję odbiorczą złożoną z Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego lub jego zastępcy (Kierownika robót lub jego zastępcy) oraz co najmniej z jednego przedstawiciela samorządu powiatowego delegowanego przez Wydział powiatowy.

O terminie zwołania komisji Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego (Kierownik budowy) obowiązany jest zawiadomić wydział komunikacyjno-budowlany przynajmniej na 10 dni przed tym. Nieobecność przedstawicieli wydziału komunikacyjno-budowlanego w tym przy przypadku nie wstrzymuje czynności komisji.

Ścisłe granice większych dostaw określą wydziały komunikacyjno-budowlane.

Przy mniejszych dostawach protokólarne stwierdzenie ilości i jakości dostarczonych materiałów może być dokonane przez właściwego Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego lub jego zastępcę (Kierownika robót lub jego zastępcę) przy udziale co najmniej jednej osoby z personelu drogowego nadzorującego nad robotami.

O terminach odbiorów komisyjnych materiałów dostawionych na drogi państwowe powinny być zawsze powiadomione właściwe Okręgowe Izby Kontroli.

Jednocześnie tracą moc okólniki b. M. R. P. Nr XII-635/25 z dn. 13.II. 1926 r. i Nr XI-860 z dn. 5.XII. 30 r.

Nr DB 4d/3.

Wzór Nr 1.

Załącznik do Okólnika Ministra Komunikacji Nr 124.

Województwo ....

Powiat ....

W Y K A Z

dostaw i robót konserwacyjnych na drodze .... Nr .... na odcinku .... od km .... do km .... wykonanych $\frac{\text{we własnym zarządzie}}{\text{sposobem gospodarczym}}$ w okresie ....

Prawidłowe Wykonanie wyszczególnionych w niniejszym wykazie robót oraz użycie materiałów należytej jakości i w ilościach wykazanych zaświadczam po zbadaniu na miejscu, że zmianami zaznaczonymi kolorem czerwonym.

Przedstawiciel wydziału komunikacyjno-budowlanego

działający na mocy ....

(podpis ze wskazaniem stanowiska służbowego)

.... dnia .... 19 ....

Nr kilometr. i hektom.	Wyszczególnienie robót i dostaw wykonanych*)	Ilość	Uwagi sprawującego inspekcję i odbiór robót i dostaw

Wykaz niniejszy sporządził:

Kierownik Zarządu Drogowego ....

(podpis)

.... dnia .... 19 .... r.

Uwaga: Wykonane na każdej drodze roboty i dostawy należy wyszczególnić w następującym porządku:

Na progach bitych i brukowanych:

1) Dostawa materiałów.
2) Roboty na jezdni.
3) Uporządkowanie poboczy.
4) „ rowów przydrożnych.
5) Mosty małe i przepusty.
6) Znaki orientacyjne i ostrzegawcze.
7) Zadrzewienie.
8) Inne roboty.

Na drogach gruntowych:

9) Profilowanie drogi.
10) Żwirowanie drogi.
11) Wykopanie rowów przydrożnych.
12) Mosty małe i przepusty.
13) Znaki orientacyjne i ostrzegawcze.
14) Zabrukowanie.
15) Inne roboty.

*) Nieodpowiednie wyrazy skreślić.

Województwo ....

Załącznik do Okólnika Ministra Komunikacji Nr 124.

Opis ....

Wzór 2.

OPIS

rabót i dostaw przy $\frac{\text{budowie}}{\text{przebudowie}}$ drogi .... Nr ....

na odcinku od km .... do km ....

wykonanych $\frac{\text{we własnym zarządzie}}{\text{przez przedsiębiorcę}}$ w okresie ....

według projektu technicznego zatwierdzonego przez ....

.... rozporządzeniem ....

z dnia .... 19.......... r. Nr ....

Początek drogi (km 0) liczy się od ....

Szerokość $\frac{\text{zbudowanego}}{\text{przebudowanego}}$ odcinka $\frac{\text{w koronie drogi .... m}}{\text{powłoki kamiennej .... m}}$

Podkład dolny z kamienia (jakiego) ....

Powłoka tłuczniowa z kamienia ....

Bruk (jaki) .... z kamienia ....

Prawidłowe wykonanie wyszczególnionych w niniejszym opisie robót oraz użycie materiałów należytej jakości i w ilościach wykazanych zaświadczam po zbadaniu na miejscu ze zmianami zaznaczonymi kolorem czerwonym.

Przedstawiciel Wydziału Komun -Budowl.
działający na mocy ....

(podpis ze wskazaniem stanowiska służbowego)

.... dnia .... 19.......... r.

Nr porządkowy	Wyszczególnienie robót i dostaw wykonanych*)	Ilość	Uwagi sprawującego inspekcję robót i dostaw

Odpis niniejszy sporządził

Kierownik $\frac{\text{robót}}{\text{Zarządu Drogowego}}$ ....

.... dnia .... 19.......... r.

*) Uwaga Wykonanie na danym odcinku roboty i dostawy należy wyszczególnić w porządku przyjętym w kosztorysie lub w porządku następującym:

1) Dostawa materiałów.
2) Roboty ziemne poddroża.
3) Odsączenie poddroża.
4) Budowa jezdni (ułożenie podkładu dolnego) rozsypanie tłucznia, walcowanie, brukowanie.
5) Zabezpieczenie jezdni po uwalcowaniu lub wybrukowaniu.
6) Wzmocnienie skarp w nasypach i wykopach i dna rowów.
7) Budowa mostków i przepustów w poddrożu.
8) „ zjazdów z poddroża.
9) Ustawienie znaków wszelkiego rodzaju.
10) Zadrzewienie drogi.
11) Inne roboty.
12) Wykupienie (Wywłaszczenie) gruntów pod drogę.

Województwo ....

Powiat ....

Załącznik do Okólnika Ministra Komunikacji Nr 124.

Wzór 3.

O P I S

robót i dostaw przy budowie / przebudowie mostu rozpięt. .... pzez rzekę .... w / pod .... na .... kilometrze drogi .... Nr .... wykonanych we własnym zarządzie / przez przedsiębiorcę w okresie według projektu technicznego zatwierdzonego przez ....

rozporządzeniem .... z dnia .... 19 .... r. Nr ....

Prawidłowe wykonanie wyszczególnionych w niniejszym opisie robót oraz użycie materiałkw należytej jakości i w ilościach wykazanych zaświadczam po zbadaniu na miejscu ze zmianami zaznaczonymi kolorem czerwonym.

Przedstawiciel wydziału komun.-budowl. ....

działający na mocy ....

(podpis ze wskazaniem stanowiska służbowego)

.... dnia .... 19 .... r.

Nry porządkowe	Wyszczególnienie robót i dostaw wykonanych*)	Ilość	Uwagi sprawującego inspekcję robót i dostaw

Opis niniejszy sporządził

Kierownik robót / Zarządu Drogowego

.... dnia .... 19 .... r.

*) Uwaga: Roboty i dostawy wykonane przy danym moście, należy wyszczególnić w kolejności przyjęte w kosztorysie lub następującej:

1) Dostawa materiałów.
2) Przebudowa podpór (przyczółków i filarów)
3) Przebudowa przęsła.
4) Przebudowa izbic.
5) Przebudowa dojazdów.
6) Roboty regulacyjne na rzece.
7) Inne roboty.
8) Wykupienie (wywłaszczenie) gruntów pod budowę mostu i dojazdów.

Województwo ....

Powiat ....

Załącznik do Okólnika Ministra Komunikacji Nr 124.

Wzór 4.

W Y K A Z

robót i dostaw *) konserwacyjnych na drodze ....

*) w związku z przebudową $\frac{\text{drogi}}{\text{mostu na drodze}}$ ....

Nr .... na odcinku od km .... do km .... projektowanych do wykonania w .... roku.

Konieczność robót i dostaw wyszczególnionych w niniejszym wykazie zaświadczam po zbadaniu na miejscu ze zmianami wskazanymi kolorem czerwonym.

Przedstawiciel Wydziału Komunik.-Budowl. ....

....

działający na mocy ....

(podpis ze wskazaniem stanowiska służbowego)

.... dnia .... 19...... r.

Nr kilom. i hektom.	Wyszczególnienie robót i dostaw zamierzonych	Ilość	Przypuszczalny koszt w zł	Uwagi sprawującego inspekcję co do zamierzeń

Wykaz niniejszy sporządził:

Kierownik $\frac{\text{robót}}{\text{Zarządu Drogowego}}$ ....

.... dnia .... 19...... r.

Uwaga: Zamierzone roboty i dostawy należy wyszczególnić w porządku wskazanym we wzorach 1, 2 i 3.

*) Nieodpowiednie wykreślić.

166.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 26 maja 1937 r. Nr 125 w sprawie dróg dojazdowych do stacyj kolejowych.

W myśl ustępu drugiego artykułu 13 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr 4, poz. 32), budowa i utrzymanie dróg dojazdowych do stacji kolejowych należy do Państwa, do związków samorządowych wojewódzkich lub powiatowych lub do gmin, zależnie od tego, z jaką drogą (państwową, wojewódzką, powiatową czy też gminną) łączy się dana stacja. Na podstawie ustępu pierwszego artykułu 20 tejże ustawy, koszty budowy i utrzymania dróg dojazdowych do stacji kolejowych mają być pokrywane w dwóch trzecich częściach przez właściwy zarząd drogowy, a w jednej trzeciej części przez przedsiębiorstwo kolejowe.

W celu uniknięcia nieporozumień pomiędzy zarządami dróg i kolei w sprawach budowy i utrzymania dróg dojazdowych i pokrywania związanych z tym kosztów oraz w celu osiągnięcia współdziałania w tych sprawach obu zarządów, Ministerstwo Komunikacji podaje następujące wyjaśnienia i wskazówki:

1. Za drogę dojazdową należy uważać taką drogę, która została specjalnie zbudowana do użytku publicznego w celu połączenia istniejącej drogi państwowej, wojewódzkiej, powiatowej lub gminnej ze stacją kolejową na długości od miejsca połączenia istniejącej drogi państwowej, wojewódzkiej, powiatowej lub gminnej ze stacją. Obojętnym jest przy tym, na czyich gruntach droga dojazdowa została urządzona, albowiem ustawa drogowa żadnych różnic co do tego nie czyni; za drogę dojazdową należy przeto uważać także i tę część drogi, która znajduje się na gruncie kolejowym.

2. Budowa i utrzymanie dróg dojazdowych pod względem administracyjno - technicznym należy do właściwych zarządów drogowych, które mają także pokrywać w 2/3 częściach koszty budowy i utrzymania tych dróg. Do obowiązków przedsiębiorstwa kolejowego należy tylko pokrywanie 1/3 części kosztów budowy i utrzymania dróg dojazdowych.

3. Za dojazd w rozumieniu art. 20 ust. 1 ustawy z 10.XII. 1920 r. należy uważać również część placu przed głównym budynkiem stacyjnym użytkowaną do ruchu kołowego oraz do postoju pojazdów, jeżeli plac ten stanowi rozszerzenie arterii komunikacyjnej specjalnie zbudowanej w celu połączenia stacji z istniejącą drogą.

Jednakże oświetlenie i utrzymanie w czystości tych placów, a w koniecznych przypadkach polewanie ich wodą lub posypywanie chodników na nich piaskiem powinno być wykonywane staraniem i kosztem zarządu kolejowego.

Zarząd kolei jest również obowiązany na podstawie art. 10 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 89, poz. 656) do oczyszczania z kurzu i błota i usuwanie zgarniętego materiału z dróg dojazdowych także poza placami stacyjnymi jeżeli drogi te posiadają twardą nawierzchnię, przechodzą przez miasta, miasteczka, osady i wsie o zwartym zabudowaniu i jeżeli zarząd gminny nałoży ten obowiązek na zarząd kolei, gdy kolej jest właścicielem podległych nieruchomości.

4. Odcinki dróg dojazdowych, położone w obrębie miast nie tracą przez to charakteru dróg dojazdowych, że są równocześnie ulicami. W tych przypadkach kolej również jest obowiązaną ponosić w 1/3 części koszty ich budowy i utrzymania.

5. O tym, czy ulica jest drogą dojazdową lub odcinkiem drogi dojazdowej do kolei, biegnącym przez terytorium miasta, nie decyduje fakt czy ulica ta objęta została prawomocnym planem zabudowania, lecz tylko cel i sposób jej powstania. Mianowicie za drogę dojazdową w rozumieniu art. 20 ust. 1 Ustawy z dnia 10.XII. 1920 r. powinna być uważana ta droga, łącznie z jej odcinkiem w obrębie miasta, która została specjalnie zbudowana dla połączenia miasta ze stacją kolejową, przy czym za końcowy punkt tej drogi dojazdowej, przeciwległy od stacji kolejowej, należy uważać punkt, w którym ta specalnie wybudowana droga łączy się z jakąkolwiek inną drogą, ulicą lub placem, bez względu na to, czy połączenie to nastąpiło na obszarze, czy też poza obszarem miasta. Jeżeli za tym ulica lub droga przed doprowadzeniem do niej dojazdu wybiegała poza granice miasta to dojazdem jest tylko odcinek specjalnie zbudowany od stacji kolejowej do miejsca doprowadzenia do te ulicy lub drogi. Jeżeli ulica lub droga przed doprowadzeniem do niej dojazdu nie dochodziła do granic miasta, to droga wybudowana następnie specjalnie w celu połączenia jej ze stacją kolejową łącznie z odcinkiem zbudowanym w tym celu w granicach miasta, jest drogą dojazdową.

6. Odmienne uregulowanie spraw budowy i utrzymania dróg dojazdowych oraz ponoszenia związanych z tym kosztów w poszczególnych przypadkach, mogłoby mieć miejsce jedynie w tym przypadku, gdyby stosownie do art. 8 ustawy z 10.XII. 1920 r. specjalne umowy lub inne tytuły prawne (np. koncesje kolejowe), nakładały na zarząd kolejowy większe obowiązki, lub przyznawały mu większe uprawnienia.

7. Kierując się podanymi wyżej wskazówkami należy w porozumieniu z Dyrekcjami kolejowymi ustalić protokólarnie odcinki dróg publicznych, które są drogami dojazdowymi w rozumieniu ustawy z 10.XII. 1920 r. jak również powierzchnie i granice placów, stanowiących w myśl wyjaśnień, zawartych w p. 3, część dróg dojazdowych. Wykaz dróg publicznych zaliczonych do dróg dojazdowych należy przedstawić Ministerstwu Komunikacji według schematu podanego w załączniku, w ciągu trzech mie-

sięcy od daty ogłoszenia niniejszego okólnika, o ile, w związku z poprzednio wydanymi zarządzeniami, Urzędy Wojewódzkie zestawień tych już nie przedstawiły.

W razie powstania między zarządami dróg i kolei kwestyj spornych przy ustalaniu dróg dojazdowych i placów przed stacjami kolejowymi, podlegających utrzymaniu w sposób przewidziany ustawą z 10.XII. 1920 r., sprawy te powinny być rozstrzygnięte w każdym poszczególnym przypadku przez właściwych wojewodów w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 341). Od orzeczeń wojewodów służy Dyrekcjom O. K. P. prawo odwołania się do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem właściwego urzędu wojewódzkiego w trybie wymienionego wyżej rozporządzenia.

8. Programy robót na drogach dojazdowych na rok następny należy sporządzać corocznie w porozumieniu z organami kolejowymi i przesyłać Dyrekcjom na wiosnę tj. w okresie kiedy są sporządzane preliminarze Dyrekcyj, kosztorysy na budowę i utrzymanie dojazdów, po uwzględnieniu ich z organami kolejowymi i po zatwierdzeniu przez Urzędy Wojewódzkie. Również należy dopilnować, aby przewidywane roboty były uwzględniane w programach robót na drogach państwowych oraz w preliminarzach budżetowych związków samorządowych w roku następnym. Programy i kosztorysy robót na drogach dojazdowych do dróg samorządowych powinny być w tym celu zatwierdzane przez urzędy wojewódzkie.

9. Kwoty przypadające od zarządu kolejowego z tytułu utrzymania dróg dojazdowych, określone w porzumieniu z zarządami drogowymi, powinny być corocznie uwzględniane w preliminarzach wydatków eksploatacyjnych.

10. Jednocześnie z kosztorysami na rok następny należy przesyłać Dyrekcjom kosztorysy wykonawcze z robót za rok ubiegły, wraz z protokółami kolaudacyjnymi i wykazami wydatków.

11. Dyrekcje będą wpłacać udział swój w kosztach częściowo już w trakcie robót, w formie zaliczek do wysokości 75% ustawowego udziału kolei, przy czym wypłaty będą dokonywane w następujących ratach:

a) 50% zaliczki po stwierdzeniu przez organa kolejowe przystąpienia zarządu drogi do robót;

b) 25% zaliczki po wykonaniu 50% robót.

Reszta udziału kolei Dyrekcji będą wypłacać po przedstawieniu im kosztorysów wykonawczych wraz z protokółami kolaudacyjnymi i zestawieniami wydatków, które, zarówno co dotyczy dróg państwowych jak i samorządowych, powinny być sprawdzane przez Urzędy Wojewódzkie.

Dyrekcje będą wpłacać udział swój na dochód tego funduszu, z którego odnośne drogi są budowane i utrzymywane.

12. Jeżeliby drogi dojazdowe i place przed stacjami kolejowymi nie były utrzymywane pod względem technicznym w należytym stanie przez właściwy zarząd drogi, Dyrekcje kolejowe mogą dokonywać najniezbędniejszych napraw, zwłaszcza w przypadkach niecierpiących zwłoki z uwagi na bezpieczeństwo publiczne, uzgodniwszy uprzednio z właściwym zarządem drogi zakres koniecznych robót, ich koszt oraz termin zwrotu wydatków.

13. Wyjaśnia się, że z chwilą wejścia w życie ustawy drogowej z dnia 10.XII. 1920 r. utraciły całkowicie moc obowiązującą wszystkie przed nią obowiązujące przepisy w sprawach budowy i utrzymania dróg dojazdowych.

14. Jednocześnie z ogłoszeniem niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą:

a) okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 31 grudnia 1923 r. Nr XII - 250 w sprawie publicznych dojazdów kolejowych na obszarze województw małopolskich (Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. M. Nestorowicza, tom II str. 40),

b) okólnik M. R. P. z dnia 12.V. 1930 r. Nr XII - 486 w sprawie dróg dojazdowych do stacyj kolejowych (Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. M. Nestorowicza tom V, str. 115),

c) okólnik M. R. P. Nr XI - 2704 z dnia 27.VII. 1931 r. w sprawie utrzymania dróg dojazdowych do stacyj kolejowych Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. M. Nestorowicza, tom VI str. 183),

d) okólnik Ministra Komunikacji Nr U. J. II - 137/57 z dnia 24 listopada 1933 r. w sprawie dróg dojazdowych,

e) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-49-8/1 z dnia 30.I. 1934 r. w sprawie budowy i utrzymania dróg dojazdowych, ulic i placów kolejowych,

f) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr U. J. II. 137/136 z dnia 14 września 1934 r. w sprawie ustalenia granic placów zajazdowych przed dworcami,

g) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-49-2/1 z dnia 31.V. 1935 r. w sprawie budowy i utrzymania dróg dojazdowych do stacyj kolejowych,

h) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr U. J. II. 137/119 z dnia 10 lipca 1935 r. w sprawie dróg dojazdowych.

i) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-49-2/4 z dnia 3.VIII. 1935 r. w sprawie utrzymania dróg dojazdowych do stacyj kolejowych,

j) okólnik Nr 68 Ministerstwa Komunikacji Nr DR-9/4 z dnia 20.III. 1936 r. w

sprawie naprawy dróg dojazdowych do stacyj kolejowych,

k) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr U. B. I-20/2 z dnia 27.III. 1936 r. w sprawie naprawy dróg dojazdowych do stacyj kolejowych,

l) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr U. B. I-20/19 z dnia 7.VII. 1936 r. w sprawie naprawy dróg dojazdowych,

ł) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-59-2/2 z dnia 12.VIII. 1936 r. w sprawie naprawy dróg dojazdowych, do stacyj kolejowych,

m) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr U. B. I-20/23 w sprawie utrzymania porządku na drogach dojazdowych,

n) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-49-8/2 z dnia 5 września 1936 r. w sprawie utrzymania porządku na drogach dojazdowych do stacyj kolejowych.

Nr DR. 49-3/1.

Załącznik do Okólnika Ministra Komunikacji Nr 125.

Województwo ....

Wykaz dróg dojazdowych do stacyj kolejowych od dróg państwowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych. (niepotrzebne wykreślić)

Powiat	Dojazd od drogi (nazwa)	Do stacji kolejowej	Na terytorium DOKP	Długość km	Rodzaj nawierzchni					Stan
					tłuczniowa mb	bruk mb	ulepszona mb	gruntowa mb	mb	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

167.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 31 maja 1937 r. Nr 126 w sprawie uzgadniania kierunków i szerokości dróg projektowanych do budowy.

W sprawach budowy twardej nawierzchni na drogach publicznych, zarządzam co następuje:

Przed przystąpieniem do opracowania projektów technicznych budowy dróg publicznych wszystkich kategorii, w kierunkach istniejących lub projektowanych. Urzędy Wojewódzkie i Wydziały Powiatowe (Powiatowe Zarządy Drogowe) powinny przedstawiać Ministerstwu Komunikacji za pośrednictwem Urzędów Wojewódzkich do uzgodniania kierunki projektowanych dróg oraz ich szerokości (szerokości korony i jezdni).

Rozpoczynanie budowy drogi bez uprzedniego uzgodnienia z Ministerstwem Komunikacji jej kierunku i szerokości nie dozwala się.

Wyjątek stanowią następujące rodzaje dróg, których kierunek i szerokość mogą nie być uzgadniane z Ministerstwem Komunikacji:

a) drogi w miastach i uzdrowiskach, posiadających charaktem użyteczności publicznej prawnie uznany,

b) drogi w innych osiedlach, jeżeli nie są drogami państwowymi, wojewódzkimi lub powiatowymi,

c) drogi przewidziane w prawomocnych planach zabudowania osiedli.

W związku z powyższym należy przestrzegać bezwarunkowo co następuje:

1) o uzgodnienie kierunku i szerokości dróg należy występować łącznie;

2) dla umożliwienia Ministerstwu Komunikacji rozpatrzenia przedstawionych projektów nie tamują wykonania zamierzeń co do budowy dróg, należy występować o uzgodnienie kierunku i szerokości dróg zawczasu, i najmniej na 3 miesiące przed projektowanym przystąpieniem do robót;

3) wnioski o zatwierdzenie kierunków i szerokości dróg zgodnie z okólnikiem M. K. z dn. 15/II. 1937 r. Nr WD-12/37, który i nadal zachowuje swoją moc powinny obejmować nie pojedyncze drogi lub ich odcinki lecz całą sieć dróg projektowanych do budowy w powiecie, — z uwzględnieniem wszystkich potrzeb drogowych danego powiatu, przewidywanych na okres najbliższych lat kilkunastu;

4) przedstawiane do uzgodnienia kierunki pojedyńczych dróg nie będą przez Ministerstwo rozpatrywane — z następującym wyjątkiem: powiaty, które mają lub będą miały uzgodnione kierunki i szerokość całej sieci dróg w myśl p. 3 niniejszego zarządzenia, mogą występować do Ministerstwa Komunikacji z projektami budowy nawet pojedyńczych dróg będących uzupełnieniem tej sieci w nowych kierunkach, lub stanowiących zmianę uprzednio przyjętych kierunków, spowodowaną powstaniem nieprzewidzianych okoliczności;

5) przed przedstawieniem Ministerstwu Komunikacji właściwych wniosków, powinny być uzgodnione z sąsiednimi powiatami wyloty i szerokość dróg, prowadzących po za granice powiatu, co powinno być w odpowiedni sposób zaznaczone, na mapach z oznaczeniem kierunków dróg.

Do wniosków o uzgodnienie — powinny być dołączone w 2-ch egzemplarzach:

A) w wypadku uzgadniania ogólnego planu budowy nowych dróg mapy całych powiatów w skali 1 : 100.000, w wypadku uzupełnień zmian — odpowiednie wycinki map z oznaczeniem:

a) kolorem czarnym, — istniejącej sieci dróg z twardą nawierzchnią,

b) kolorem czerwonym — dróg projektowanych, z numeracją odpowiadającą pozycjom wykazu,

c) kolorem fioletowym — dróg jeszcze niezabudowanych w kierunkach już zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji.

B) wykazy projektowanych dróg, z podaniem:

a) numeru kolejnego,

b) nazwy drogi według nazw miejscowości, przez które droga przechodzi,

c) kategorii drogi,

d) długość całkowitej i długości projektowanej do budowy (w km),

e) projektowanej szerokości jezdni obydwu poboczy i korony.

C) w razie zamierzonego odstępstwa od przepisanej szerokości dróg, jego umotywowanie.

Równocześnie uchylam okólniki, dotyczące spraw poruszonych w niniejszym rozporządzeniu:

1) z dnia 14/III. 1934 r. Nr DB-10d/8 (Dz. Urz. M. K. Nr 18/34 r. poz. 99).

2) z dnia 11/V. 1935 r. Nr DB-10d/2 (Dz. Urz. M. K. Nr 19/35 r. poz. 103).

3) z dnia 3/X. 1935 r. Nr DB-10d/3,

4) z dnia 19/X. 1936 r. Nr DB-10d/19 (Dz. Urz. M. K. Nr 58/36 r. poz. 292).

W końcu proszę Panów Wojewodów o zwrócenie szczególnej uwagi na ścisłe stosowanie się do niniejszego zarządzenia wszytkich Wydziałów Powiatowych (Powiatowych Zarządów Drogowych).

Nr DB-10d/2-37.

168.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 10 maja 1937 r. Nr 127 o odprowadzaniu przez drogi publiczne wód z terenów meljorowanych przez urzędy ziemskie.

Przy melioracji terenów, objętych przebudową ustroju rolnego, zachodzi zwykle potrzeba odprowadzania wód ściekowych przez drogi publiczne, a w związku z tym — potrzeba przebudowy istniejących mostów i przepustów, lub budowy nowych.

Przypominając, że sprawy sztucznych ścieków w pasie drogowym są uregulowane w §§ 5, 6 i 7 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dn. 17 października 1925 r., wydanego w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Przemysłu i Handlu (Dz. U. R. P. Nr 109/25, poz. 778), polecam okazywać urzędom ziemskim w odnośnych sprawach wszelką możliwą pomoc.

W tym celu polecam przy wyznaczaniu kolejności przebudowy mostów i przepustów tymczasowych na — stałe, uwzględniać w miarę możliwości, programy melioracyjne urzędów ziemskich, dla ułatwienia tym urzędom przy przebudowie ustroju rolnego przeprowadzania melioracji dokonywanej na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr 34/28, poz. 320).

Nadto polecam przy budowie nowych mostów i przepustów oraz przy przebudowie już istniejących uwzględniać głębokość odpływu, niezbędną do odprowadzania wód z przyległych terenów meliorowanych, zakładając fundamenty na odpowiedniej głębokości.

W tym celu głębokość projektowanego łożyska należy uzgadniać z właściwymi organami Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

1) Okólnik M. R. P. Nr XIII-366 z dn. 16.IV. 1926 r. ogłoszony w Zbiorze Ustaw i rozp. drog. prof. M. Nestorowicza Tom III rozdz. V str. 230.

2) Okólnik M. R. P. Nr XI-126 z dn. 23.I. 1931 r. ogłoszony w Zbiorze Ustaw i rozp. drog. prof. M. Nestorowicza Tom V rozdz. V str. 339.

3) Okólnik M. K. Nr DB-4d/13 z dn. 22.VII. 1935 r. ogłoszony w Dz. U. M. K. z 1935 r. Nr 28, poz. 149).

Nr DB-17m/1/3.

169.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 czerwca 1937 r. Nr 128 w sprawie topoli t. zw. Niekłańskiej.

Ministerstwo Komunikacji podaje poniżej do wiadomości i stosowania się do niej opinię fachową Komitetu Plantacyjnego Miast R. P. przy T-wie Ogrodniczym Warszawskim o topoli reklamowanej pod nazwą Niekłańskiej przez Spółkę Akc. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich; z opinii wynika, że ta topola nie nadaje się do obsadzania dróg bitych.

Omawianą topolę rozpowszechniała przed kilkunastu laty francuska firma ogrodnicza „Simon Louis Frères" jako „Populus angulata cordata robusta", czyli jako nową odmianę topoli, wyróżniającą się niezwykłą szybkością wzrostu, dzięki czemu topola miała posiadać ogromne znaczenie pod względem ekomicznym.

Według obserwacji, przeprowadzonych przez prof. D-ra Piotra Hosera ta odmiana niczym się nie różni od znanej od blisko 100 lat „Populus angulata Ait." a jedyną zasługą firmy francuskiej jest to, że zwróciła na tę topolę uwagę i wskazała na jej wartość użytkową jako drzewa rębnego.

Zaletą topoli jest łatwość przyjmowania się i małe wymagania, co do gleby, jako też szybkość wzrostu, natomiast właściwe jej są następujące wady: gromadne nawiedzanie jej przez gąsienice, rozsyłanie bezpośrednio pod powierzchnią ziemi licznych korzeni na dużą odległość oraz wielka ich zachłanność. Podobne właściwości mają wszystkie topole, lecz nie w równym stopniu ale w zależności od siły i energii wzrostu danego gatunku: im wzrost bujniejszy, tym zachłanność musi być większa. Otóż „Populus angulata", jako najszybciej rosnąca, jest pod tym względem gorsza od innych. W dwudziestym roku życia dosięga 35 m wysokości, rozwija koronę wielką ale rzadką; nie jest jednak długowieczną, a przeto nadaje się do hodowli w lasach jako materiał rębny.

Nazwa topoli Niekłańskiej „Populus angulata cordate robusta" wymaga pewnego sprostowania: dwa przymiotniki gatunkowe: „angulata" i „cordata" obok siebie są niewłaściwe, gdyż są synonimami. Pierwsza nazwa jednak jest botanicznie poprawniejsza.

Do obsadzania dróg jest szereg topoli piękniejszych i odpowiedniejszych, poza berlińską wymienioną w przepisach, np. „Populus koreana", „P. Simonii", „P. Sim. fastigiata", „ P. trichocarpa", „P. yunnauensis".

Nr DR-38-12/1.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00. wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 40.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 91911. 13.VII.37. 8400.